

Sondage national sur les moyens de transport de 2004



Document rédigé par Sue Cragg

**Institut canadien de la recherche sur la condition physique
et le mode de vie**

Document originellement soumis à l'organisme *Vert l'action*

Janvier 2006

Contexte et remerciements

L'Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie a préparé ce rapport portant sur le *Sondage national sur les moyens de transport de 2004* pour l'organisme **Vert l'action** qui désirait s'en servir à des fins publicitaires et promotionnelles. L'Institut aimerait remercier l'organisme **Vert l'action** de sa participation et de la permission qu'il nous accordée de publier le présent rapport.

Référence suggérée : Cragg, S., C. Cameron et C.L. Craig, *Sondage national sur les moyens de transport de 2004*, Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie, Ottawa (Ontario), 2006.

Introduction

- Le *Sondage national sur les moyens de transport de 2004* a été mené pour le compte de l'organisme Vert l'action et l'Agence de la santé publique du Canada pour faire suite au sondage effectué en 1998 afin de cerner les tendances et de recueillir des données de base supplémentaires.
- L'objectif du présent rapport est de présenter les données recueillies en 2004 et de comparer les résultats avec ceux *Sondage national sur le transport actif de 1998*.
- Le sondage portait sur les possibilités et l'utilisation de moyens de transport actif (marche et vélo) par les adultes et les enfants pour leurs déplacements.
- Le Institute for Social Research de l'Université York a mené les entrevues auprès de 1 640 Canadiens et Canadiennes de 15 ans et plus en 2004. L'échantillon était raisonnablement proportionnel à la population des provinces et des territoires comme en témoigne le tableau de répartition ci-joint. La pondération des données a permis d'assurer la représentativité de tous les Canadiens et Canadiennes.

Provinces et territoires	Taille de l'échantillon
Terre-Neuve-et-Labrador	30
Île-du-Prince-Édouard	7
Nouvelle-Écosse	48
Nouveau-Brunswick	39
Québec	403
Ontario	608
Manitoba	58
Saskatchewan	53
Alberta	172
Colombie-Britannique	216
Yukon	2
Territoires du Nord-Ouest	2
Nunavut	2
Canada	1 640

- L'échantillon a été constitué en utilisant une technique de numérotation aléatoire à deux étapes, la première pour sélectionner une maisonnée admissible et la deuxième pour choisir la personne dont l'anniversaire était le plus rapproché de la communication téléphonique. Les données ont ensuite été colligées au cours d'entrevues téléphoniques. Le taux de participation était d'un peu plus de 50 p. 100, un taux bien au-dessus de celui des sondages commerciaux.
- Les données recueillies sont transversales et les analyses descriptives : elles décrivent des associations entre des facteurs que l'on ne saurait interpréter comme des relations de cause à effet.

Principales constatations

- Bien que certaines données de 2004 ne puissent être directement comparées à celles de 1998, les constatations générales sont semblables et les perceptions des obstacles et des avantages ainsi que l'attitude des gens envers le transport actif n'ont pas changé.
- Nous constatons une diminution de la marche comme activité de loisir. De plus, bien que nous constatons une augmentation de la marche comme moyen de transport vers une destination habituelle certains jours, nous notons aussi une diminution du recours à la marche comme moyen de transport (au moins la moitié du temps), ce qui pourrait indiquer que les gens marchent moins qu'auparavant.
- Le recours au vélo pour le loisir et pour les déplacements utilitaires a augmenté.
- Les Canadiens et Canadiennes ont plus souvent l'occasion de marcher ou de pédaler vers leurs destinations.
- Moins de gens habitent à une distance de marche raisonnable (c'est-à-dire 2,5 km) d'au moins une destination de routine comparativement à 1998. La majorité des gens habitent à une distance de vélo raisonnable (c'est-à-dire 8 km).
- Les gens estiment que l'exercice et la santé sont les principaux bienfaits de la marche et du vélo; la commodité et le plaisir sont également des aspects fréquemment mentionnés.
- La distance, l'environnement, la météo, le manque de temps ou le travail sont les obstacles au recours à la marche et au vélo comme moyens de transport qui sont les plus souvent mentionnés.
- Les Canadiens et Canadiennes aimeraient marcher et pédaler davantage. Plusieurs ont marché ou utilisé davantage leur vélo au cours de l'année précédant le sondage et ils semblent disposés à se déplacer ainsi plus souvent.
- Bien que certains facteurs demeurent impondérables (la santé et la météo), les Canadiens et Canadiennes conviennent que plusieurs améliorations pourraient les aider à marcher ou à pédaler plus souvent. Parmi celles-ci, mentionnons les améliorations à la sécurité et aux voies de circulation (présence, liens, esthétique et entretien) ainsi que les mesures fiscales.
- Les gens estiment que les gouvernements ont un rôle à jouer dans le soutien des moyens de transport actif tant sur le plan des investissements que sur le plan de leurs autres responsabilités.
- La majorité des Canadiens et Canadiennes affirment avoir des endroits agréables où aller marcher près de chez eux.
- Pour ce qui est du vélo, la majorité des Canadiens et Canadiennes craignent la circulation automobile.
- La moitié des enfants ne marchent pas pour se rendre à l'école et les trois quarts n'utilisent pas leur vélo. Selon leurs parents, la principale raison serait la distance de l'école.
- De nombreux parents estiment qu'il n'est pas sécuritaire pour leurs enfants de marcher ou de pédaler pour se rendre à l'école et ils estiment que des améliorations à la sécurité ne changeront pas leur propension à envoyer leurs enfants à l'école par un moyen de transport actif.

La marche

Taux de marche

- 78 p. 100 des Canadiens et Canadiennes marchaient comme activité de loisir; toutefois, en 1998, ce taux était de 85 p. 100.
- 67 p. 100 des gens avaient marché vers au moins une destination de routine au moins à quelques reprises dans les douze mois précédant le sondage. Il s'agit d'une augmentation comparativement à 1998 alors que ce taux était de 58 p. 100.
- 36 p. 100 des gens avaient marché vers une destination de routine plus de la moitié du temps; en 1998, ce pourcentage s'établissait à 43 p. 100.
- 54 p. 100 des gens habitaient à une distance raisonnable de marche (2,5 km) d'au moins une destination de routine. En 1998, ce pourcentage était de 64 p. 100 mais la définition d'une destination de routine utilisée n'a pu être confirmée. En 2004, nous observions la situation suivante :
 - Les gens qui marchent pour se rendre à des activités de loisir ou au travail ou les enfants qui marchent parfois pour se rendre à l'école parcouraient environ 3 kilomètres¹.
 - Les Canadiens et Canadiennes qui marchaient parfois pour visiter des amis ou des membres de leur famille, faire des achats ou des courses, parcouraient une distance de 2 kilomètres.
 - Ceux qui marchaient parfois pour se rendre au plus proche arrêt de transport en commun parcouraient un demi-kilomètre et ceux qui accompagnaient parfois leurs enfants à l'arrêt d'autobus marchaient environ 400 mètres.

Marcher vers des destinations de routine²

Destination : Travail

- 29 p. 100 des Canadiens et Canadiennes s'étaient rendus au travail à pied au moins quelques fois dans les douze mois précédant le sondage.
 - Les gens dont les revenus familiaux annuels étaient de moins de 20 000 \$ dans les douze mois précédant le sondage étaient proportionnellement plus nombreux que ceux dont les revenus familiaux annuels étaient supérieurs à 60 000 \$ à l'avoir fait.
- 74 p. 100 des gens qui habitaient à une distance raisonnable de leur travail s'y étaient rendus à pied au moins à quelques reprises et 33 p. 100 le faisaient plus de la moitié du temps.

Destination : Famille et amis

- 48 p. 100 des gens s'étaient rendus à pied chez des amis ou des membres de la famille au moins à quelques reprises dans les douze mois précédant le sondage.

¹ Distance médiane.

² Les données de cette section *ne peuvent pas* être comparées à celles des 1998. Il semble que les analyses effectuées en 1998 étaient fondées sur les habitudes de marche des gens qui habitaient à une distance raisonnable de *toute* destination alors que la présente analyse porte sur la distance de destinations particulières (par exemple, la distance parcourue pour se rendre au travail est celle des gens qui habitent à une distance raisonnable de leur travail). Enfin, nous avons constaté des divergences entre les données citées dans le rapport de 1998 et les statistiques présentées en tableaux.

- Les gens aux revenus plus faibles étaient proportionnellement plus nombreux que ceux aux revenus élevés à l'avoir fait.
- 75 p. 100 des gens qui habitaient à une distance raisonnable de leur famille et de leurs amis s'y étaient rendus à pied au moins quelques fois et 40 p. 100 l'avaient fait plus de la moitié du temps.

Destination : Courses et magasinage

- 49 p. 100 des gens avaient fait leurs courses ou leur magasinage à pied à au moins quelques reprises dans les douze mois précédant le sondage.
 - Les gens qui habitaient des villes de plus de 100 000 habitants étaient proportionnellement plus nombreux à l'avoir fait que ceux qui habitaient des collectivités de taille plus modeste.
- 67 p. 100 des gens qui habitaient à une distance raisonnable de leurs commerces habituels s'y étaient rendus à pied au moins à quelques reprises et 29 p. 100 l'avaient fait plus de la moitié du temps.

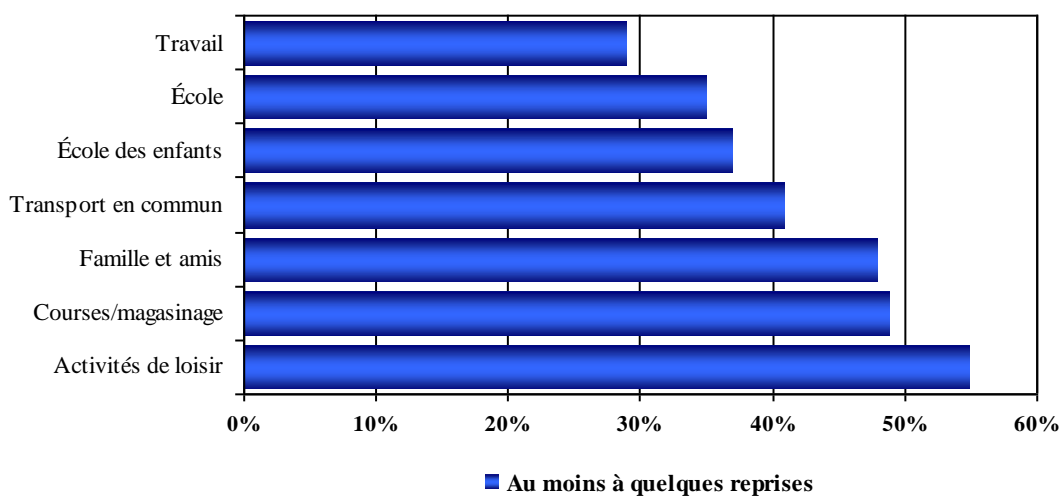
Destination : Loisirs

- 55 p. 100 des gens s'étaient rendus à pied à leurs destinations de loisir habituelles à au moins quelques reprises au cours des douze mois précédant le sondage.
 - Les gens de 18 à 24 ans étaient plus nombreux à l'avoir fait que ceux de 55 ans et plus.
- 72 p. 100 de ceux qui habitent à une distance raisonnable de leurs destinations de loisir habituelles s'y étaient rendus à pied à au moins quelques reprises et 36 p. 100 l'avaient fait plus de la moitié du temps.

Destination : École

- 35 p. 100 des élèves s'étaient rendus à l'école à pied à au moins quelques reprises dans les douze mois précédant le sondage.

Recours à la marche et au vélo pour se rendre à diverses destinations dans les douze mois précédant le sondage



Marcher vers d'autres destinations

École des enfants

- 37 p. 100 des parents avaient marché pour accompagner leurs enfants à l'école à au moins quelques reprises dans les douze mois précédant le sondage.
- 61 p. 100 de ceux qui habitaient à une distance raisonnable de l'école de leurs enfants s'y étaient rendus à pied à au moins quelques reprises.

Arrêt d'autobus ou station de transport en commun

- 41 p. 100 des gens avaient marché jusqu'à un arrêt d'autobus ou à une station de transport en commun à au moins quelques reprises dans les douze mois précédant le sondage.
 - Les Canadiens et Canadiennes de 18 à 24 ans étaient proportionnellement moins nombreux à indiquer ne s'être *jamais* rendus à pied à un arrêt d'autobus tout comme ceux qui gagnent moins de 20 000 \$ ou habitent de grands centres urbains.
- 48 p. 100 de ceux qui habitaient à une distance raisonnable du plus proche arrêt d'autobus s'y étaient rendus à pied à au moins quelques reprises.

Le cyclisme

Taux de cyclisme

- 60 p. 100 des adultes canadiens possèdent un vélo ou en ont l'usage et ce pourcentage n'a pas changé depuis 1998. En 2004, nous avons fait les constatations suivantes :
 - 54 p. 100 des femmes et 67 p. 100 des hommes possédaient un vélo ou avaient l'usage.
 - Ceux dont le revenu annuel familial était d'au moins 30 000 \$ étaient proportionnellement plus nombreux à posséder une bicyclette que ceux qui gagnaient moins.
 - Les résidents de Montréal étaient proportionnellement plus nombreux que ceux de Toronto et de Vancouver à posséder un vélo.
- 82 p. 100 des gens font du vélo par plaisir. En 1998, ce pourcentage n'était que de 48 p. 100.
- 64 p. 100 des gens utilisaient parfois leur vélo pour se rendre à une destination de routine. Il s'agit d'une augmentation comparativement à 1998 alors que ce pourcentage n'était que de 26 p. 100.
- 17 p. 100 des gens utilisaient leur vélo pour plus de la moitié de leurs déplacements. Ce pourcentage n'a pas beaucoup changé depuis 1998 alors que 14 p. 100 avaient utilisé leur vélo pour au moins la moitié de leurs déplacements dans les douze mois précédant le sondage.
- 83 p. 100 des gens habitaient à une distance raisonnable (8 km) d'au moins une destination de routine :
 - Les gens qui utilisaient leur vélo pour se rendre à leurs activités récréatives habituelles parcouraient une distance d'environ 4,8 km.
 - Ceux qui utilisaient parfois leur vélo pour faire des courses parcouraient une distance habituelle de 2,5 km.
 - Ceux qui utilisaient parfois leur vélo pour visiter des amis ou des membres de leur famille parcouraient habituellement 4 km.
 - Ceux qui se rendaient parfois au travail en vélo parcouraient 5 km.

Pédaler vers des destinations de routine³

Destination : Le travail

- 76 p. 100 des Canadiens et Canadiennes *n'avaient jamais utilisé* leur vélo pour se rendre au travail dans les douze mois précédant le sondage; ce pourcentage passe à 78 p. 100 si nous incluons toutes les destinations possibles.
 - Les gens dont le revenu familial est inférieur à 20 000 \$ étaient proportionnellement moins nombreux à ne jamais utiliser le vélo pour aller au travail.
- 36 p. 100 des gens qui habitaient à une distance raisonnable de leur travail s'y étaient rendus en vélo à au moins quelques reprises.

Destination : Les amis et la famille

- 48 p. 100 des gens *n'avaient jamais utilisé* leur vélo pour visiter des amis ou leur famille dans les douze mois précédant le sondage.

³ Voir la note 2.

- 56 p. 100 des gens qui habitaient à une distance raisonnable de leur famille ou de leurs amis leur avaient rendu visite en vélo à au moins quelques reprises.

Destination : Les courses et le magasinage

- 64 p. 100 des gens *n'avaient jamais utilisé* leur vélo pour faire leurs courses habituelles dans les douze mois précédant le sondage.
- 39 p. 100 des gens qui habitaient à une distance raisonnable de leurs courses ou de leurs magasins habituels s'y étaient rendus en vélo à au moins quelques reprises.

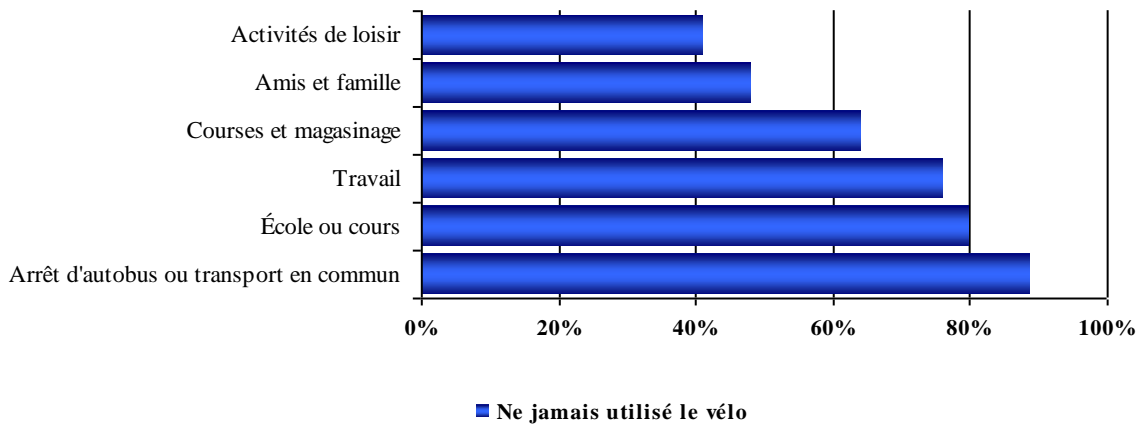
Destination : Les activités de loisir

- 41 p. 100 des gens *n'avaient jamais utilisé* leur vélo pour se rendre à leurs activités de loisir dans les douze mois précédant le sondage.
- 62 p. 100 des gens qui possédaient un vélo s'étaient rendus à vélo à leurs activités de loisir à au moins quelques reprises et 16 p. 100 le faisaient plus de la moitié du temps.

Destination : L'école

- 80 p. 100 des gens *n'avaient jamais utilisé* leur vélo pour se rendre à leur école ou à leurs cours dans les douze mois précédant le sondage.

Pourcentage de gens n'ayant jamais utilisé leur vélo pour se rendre à une destinations de routine



Recours au vélo pour se rendre à d'autres destinations

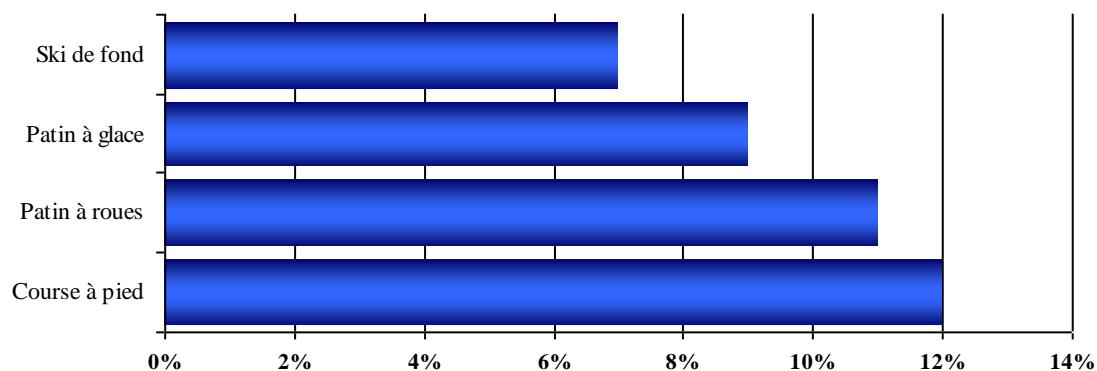
Arrêt d'autobus

- 89 p. 100 des Canadiens et Canadiennes (et 2 p. 100 de plus lorsque nous incluons toutes les destinations) *n'avaient jamais utilisé* leur vélo pour se rendre à un arrêt d'autobus ou à un service de transport en commun dans les douze mois précédant le sondage.
- 8 p. 100 de ceux qui habitaient à moins de 8 kilomètres d'un arrêt d'autobus ou d'un service de transport en commun, et qui possédaient un vélo, l'avaient utilisé pour s'y rendre à au moins quelques reprises.

Les autres moyens de transport

- 27 p. 100 des adultes travaillent de la maison ou font du télétravail.
- 62 p. 100 des adultes utilisent la voiture la plupart du temps. 9 p. 100 l'utilisent toujours; et 11 ne l'utilisent jamais.
- 86 p. 100 possèdent une voiture ou en ont l'usage.
- 52 p. 100 des gens n'utilisent jamais le transport en commun et 27 p. 100 l'utilisent rarement; seuls 11 p. 100 des gens l'utilisent habituellement ou toujours.
 - Les adultes de 18 à 24 ans étaient proportionnellement moins nombreux à utiliser rarement ou jamais le transport en commun tandis que les gens les plus âgés étaient proportionnellement plus nombreux à utiliser rarement ou jamais le transport en commun.
 - Le pourcentage de gens qui utilisent rarement ou jamais le transport en commun augmente en fonction du revenu familial.
 - Les résidents de Montréal, de Toronto et de Vancouver étaient proportionnellement plus nombreux à utiliser le transport en commun.
 - L'utilisation du transport en commun est plus courante dans les collectivités de plus de un million de résidents que dans les plus petites collectivités.
- Parmi les autres moyens de transport utilisés pour aller au travail, à l'école, faire des courses, à des activités de loisir, aller visiter des amis ou la famille, mentionnons la course à pied (12 p. 100); le patin à roues (11 p. 100); le patin à glace (9 p. 100); et le ski de fond (7 p. 100).

Utilisation des autres moyens de transport dans les douze mois précédant le sondage



Avantages de la marche et du vélo et obstacles nuisant à leur recours

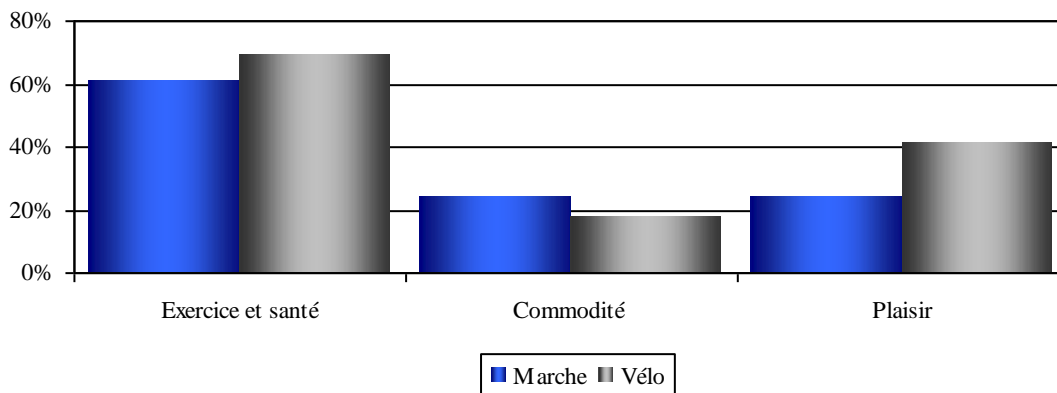
La marche

- Les principales raisons invoquées par les gens qui choisissent de marcher sont l'exercice et la santé (61 p. 100); la commodité (24 p. 100); et le plaisir (24 p. 100). L'importance relative de ces raisons n'a pas changé depuis 1998.
- Les principales raisons invoquées par les gens qui ne choisissent pas la marche sont la distance et l'environnement (42 p. 100); le temps ou le travail (20 p. 100); la météo ou le climat (18 p. 100); la commodité; le fait d'avoir une voiture et des bagages (15 p. 100); la santé ou l'âge (12 p. 100); et le manque de motivation ou d'intérêt (9 p. 100). L'importance relative de ces raisons n'a pas changé depuis 1998.
- L'analyse du pourcentage de gens qui marchaient, fondée sur la distance qui les séparait de leurs destinations de routine, n'a pas révélé de différences quant aux avantages cités selon la distance. Toutefois, les obstacles de la distance ou du manque de temps et du travail semblent importer davantage aux personnes qui habitent à plus de 2,5 km de leurs destinations de routine.

Le vélo

- Les principales raisons invoquées par les gens qui choisissent le vélo sont l'exercice et la santé (69 p. 100); le plaisir (41 p. 100); la commodité (18 p. 100); et le souci de l'écologie (14 p. 100). L'importance relative de ces raisons n'a pas changé depuis 1998.
- Les principales raisons invoquées par les gens qui ne choisissent pas le vélo sont la météo ou le climat (29 p. 100); la distance et l'environnement (28 p. 100); la sécurité routière, le rangement du vélo et la sécurité (17 p. 100); le temps (15 p. 100); et la commodité, c'est-à-dire les enfants, l'absence de douches et autres (11 p. 100).
- L'analyse du pourcentage de gens qui utilisaient leur vélo, fondée sur la distance qui les séparait de leurs destinations de routine, a révélé que les gens qui habitaient à une distance raisonnable d'au moins une destination étaient proportionnellement plus nombreux à citer l'exercice et la santé comme principales raisons comparativement à ceux qui habitaient plus loin de leurs destinations de routine. Ceux qui habitaient à une distance raisonnable étaient proportionnellement plus nombreux à citer la météo comme principal obstacle.

Raisons du recours à la marche et au vélo



Possibilités de promotion de la marche et du vélo

- 54 p. 100 des Canadiens et Canadiennes habitaient à une distance raisonnable (2,5 km) d'au moins une destination de routine :
 - 30 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de leurs activités de loisir;
 - 39 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de leurs magasins habituels;
 - 27 p. 100 habitaient à une distance raisonnable du domicile de leurs amis ou des membres de leur famille;
 - 17 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de leur lieu de travail;
 - 75 p. 100 habitaient à une distance raisonnable du plus proche arrêt d'autobus ou d'un autre service de transport en commun;
 - 93 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de l'arrêt d'autobus scolaire de leurs enfants;
 - 44 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de l'école de leurs enfants.
- 83 p. 100 des Canadiens et Canadiennes habitaient à une distance raisonnable de vélo (8 km) d'au moins une destination de routine :
 - 62 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de leurs activités de loisir.
 - 71 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de leurs magasins habituels.
 - 50 p. 100 habitaient à une distance raisonnable du domicile de leurs amis ou des membres de leur famille.
 - 41 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de leur lieu de travail.
 - 83 p. 100 habitaient à une distance raisonnable du plus proche arrêt d'autobus ou d'un autre service de transport en commun.
 - 96 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de l'arrêt d'autobus scolaire de leurs enfants.
 - 71 p. 100 habitaient à une distance raisonnable de l'école de leurs enfants.
- 45 p. 100 des gens avaient modifié leurs habitudes de marche dans les douze mois précédant le sondage; 61 p. 100 ont affirmé marcher davantage.
 - Le pourcentage de gens qui avaient modifié leurs habitudes diminue avec l'âge; les gens les plus âgés sont ceux qui avaient fait le moins de changements.
 - Parmi ceux qui avaient marché (ou roulé en vélo) davantage dans les douze mois précédant le sondage, 36 p. 100 l'avaient fait pour des raisons de santé; 26 p. 100 par plaisir ou pour faire de l'exercice; et 14 p. 100 pour des raisons de distance ou d'environnement.
 - Parmi ceux qui avaient moins marché (ou roulé en vélo) dans les douze mois précédant le sondage, 29 p. 100 l'avaient fait pour des raisons de santé; 22 p. 100 à cause de contraintes de temps ou de travail; 20 p. 100 pour des raisons de commodité; et 15 p. 100 pour des raisons de distance ou d'environnement.

- 15 p. 100 des gens aimeraient faire plus de vélo dans une situation idéale; 60 p. 100 aimeraient en faire davantage et 22 p. 100 souhaitaient maintenir le cap.
- 39 p. 100 des gens avaient modifié leurs habitudes de vélo dans les douze mois précédant le sondage. La moitié en avaient fait davantage;
 - Ceux qui avaient augmenté leur recours au vélo l'avaient principalement fait pour le loisir et l'exercice (40 p. 100) et la santé (22 p. 100).
 - Ceux qui avaient diminué leur recours au vélo l'avaient principalement fait en raison de contraintes de temps ou de travail (26 p. 100) et de santé (18 p. 100).

Moyens pour encourager la marche et le vélo

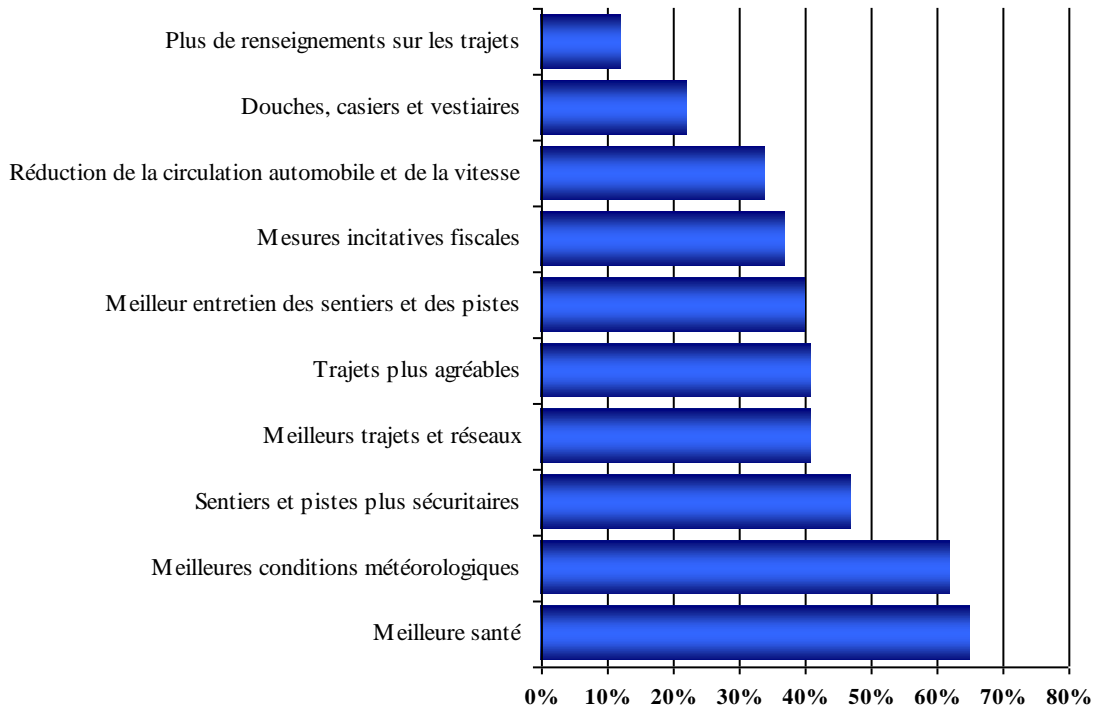
La marche

Nous avons demandé aux participants de citer quels changements les encourageraient à marcher ou à pédaler davantage pour leurs déplacements.

- 65 p. 100 ont indiqué une meilleure santé.
 - Les gens ayant les plus faibles revenus étaient proportionnellement plus nombreux à citer cet aspect que les gens gagnant les revenus les plus élevés.
- 62 p. 100 ont mentionné qu'une météo favorable les encouragerait à marcher davantage.
 - Les femmes étaient plus sensibles à ce facteur que les hommes.
- 47 p. 100 ont mentionné des sentiers et des pistes plus sécuritaires (meilleur éclairage, patrouille et autres).
 - Les femmes étaient plus nombreuses que les hommes à être de cet avis.
 - La sécurité des sentiers et des pistes était plus importante pour le groupe des 18 à 24 ans et le groupe gagnant les revenus les plus élevés.
 - Les résidents des petites collectivités étaient proportionnellement moins nombreux à citer cet aspect que ceux des grandes villes.
- 41 p. 100 ont mentionné de meilleurs trajets et un meilleur réseau de trottoirs, de pistes et de sentiers.
 - Les gens les plus âgés étaient proportionnellement moins nombreux à citer cet aspect.
- 41 p. 100 ont mentionné l'aspect esthétique des trajets.
 - Les gens dont les revenus annuels sont inférieurs à 20 000 \$ étaient proportionnellement plus nombreux à citer cet aspect tandis que ceux qui gagnaient plus de 60 000 \$ étaient proportionnellement moins nombreux à être de cet avis.
 - Les gens de 18 à 24 ans étaient proportionnellement plus nombreux à être de cet avis.
- 40 p. 100 ont mentionné un meilleur entretien des sentiers et des pistes.
 - Les gens les plus jeunes étaient proportionnellement plus nombreux à citer cet aspect et les gens les plus âgés l'étaient moins.
 - Les gens aux revenus annuels les moins élevés étaient proportionnellement plus nombreux à citer cet aspect tandis que ceux dont les revenus sont les plus élevés étaient proportionnellement moins nombreux à être de cet avis.
- 37 p. 100 ont mentionné que des mesures incitatives fiscales les encourageraient à marcher ou à utiliser leur vélo davantage.
- 35 p. 100 ont mentionné une réduction du volume de la circulation automobile ou des limites de vitesse.
 - Ce facteur était plus important pour les femmes.

- 22 p. 100 ont mentionné que des douches, des casiers ou des vestiaires au travail, à l'école et ailleurs les encourageraient.
- 12 p. 100 ont mentionné que plus de renseignements sur les trajets les encourageraient.

Moyens pour encourager la marche



Le vélo

- 39 p. 100 des Canadiens et Canadiennes ont modifié leurs habitudes de vélo dans les douze mois précédant le sondage. Plus de la moitié en ont fait davantage.
 - Les principales raisons invoquées par ceux qui ont fait davantage de vélo étaient la santé (23 p. 100) et le loisir ou l'exercice (40 p. 100)
 - Les principales raisons invoquées par ceux qui ont fait moins de vélo étaient la santé (19 p. 100) et les contraintes de temps et de travail (26 p. 100).
- 65 p. 100 des adultes étaient partiellement d'accord (22 p. 100) ou tout à fait d'accord (43 p. 100) qu'ils utiliseraient certainement une piste cyclable qui leur permettrait de se rendre au travail en moins de 30 minutes à un rythme raisonnable.
 - Les plus jeunes étaient proportionnellement plus nombreux que les plus vieux à être de cet avis, tout comme ceux dont les revenus familiaux annuels sont les moins élevés comparativement à ceux dont les revenus sont élevés.

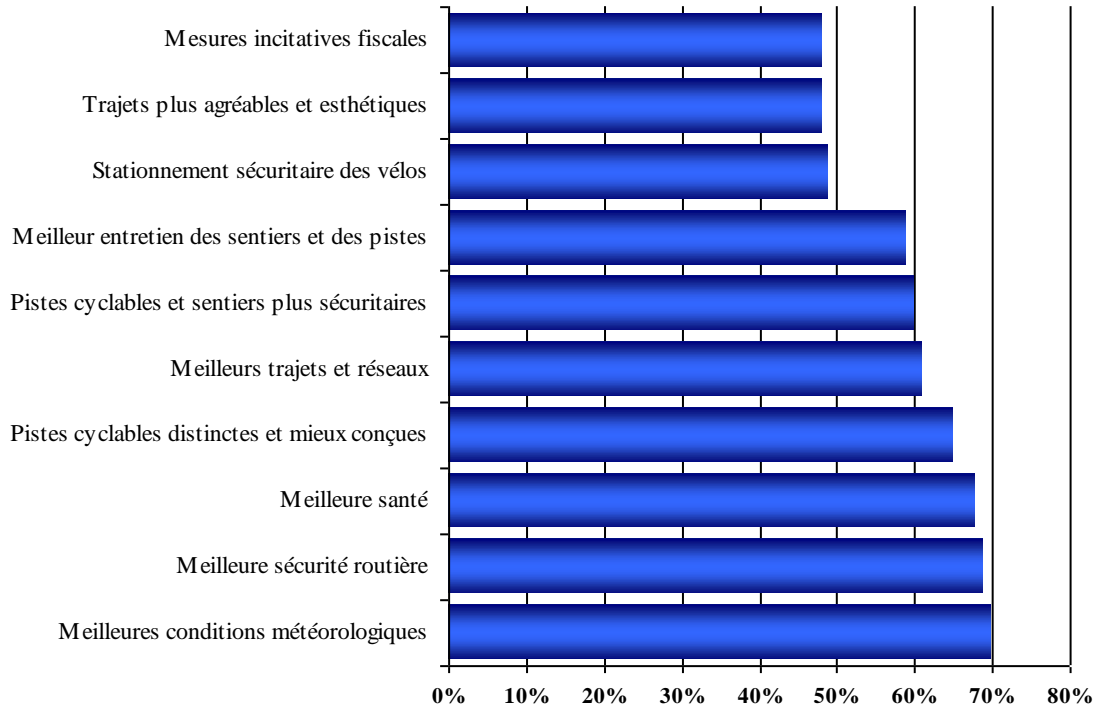
Nous avons demandé aux participants de citer quels changements les encourageraient à utiliser leur vélo davantage pour leurs déplacements.

- 70 p. 100 ont mentionné qu'une météo favorable les encouragerait à faire davantage de vélo.

- 69 p. 100 ont mentionné la sécurité routière.
 - Ce facteur diminuait en importance avec l'âge.
 - Ce facteur diminuait en importance auprès des résidants des collectivités successivement plus petites.
- 68 p. 100 ont mentionné la santé.
- 65 p. 100 ont mentionné des pistes cyclables distinctes et mieux conçues.
 - Ce facteur était plus important aux yeux des gens qui avaient fait des études universitaires.
- 61 p. 100 ont mentionné de meilleurs trajets et un meilleur réseau de trottoirs, de pistes et de sentiers.
 - Ce facteur était plus important pour les femmes.
- 60 p. 100 ont mentionné des sentiers et des pistes plus sécuritaires (meilleur éclairage, patrouille et autres).
 - Les femmes étaient plus nombreuses que les hommes à être de cet avis.
 - La sécurité des sentiers et des pistes était plus importante pour les résidants des villes de un million de personnes et plus.
- 59 p. 100 ont mentionné un meilleur entretien des sentiers et des pistes.
 - L'importance de ce facteur diminuait en fonction de la diminution de la taille de la collectivité.
- 49 p. 100 ont mentionné un lieu sécuritaire pour ranger leur vélo au travail et ailleurs dans les collectivités.
 - Ce facteur était plus important pour les plus jeunes.
- 48 p. 100 ont mentionné que des mesures incitatives fiscales les encourageraient à utiliser leur vélo davantage.
- 48 p. 100 ont mentionné l'aspect agréable et esthétique des trajets.
- 37 p. 100 ont mentionné la présence de supports à vélo au travail et ailleurs dans la collectivité.
 - L'importance de ce facteur diminuait avec l'âge.
 - L'importance de ce facteur augmentait en fonction de la taille de la collectivité.
- 32 p. 100 ont mentionné la présence de supports à vélo près des arrêts d'autobus et des autres services de transport en commun.
 - Les résidants de Montréal étaient proportionnellement plus nombreux à citer cet aspect.
 - Les résidants des villes de un million de personnes ou plus étaient proportionnellement plus nombreux à citer cet aspect.
- 31 p. 100 ont mentionné plus de renseignements sur les trajets dont des cartes et des guides sur les pistes cyclables.
 - L'importance de ce facteur diminuait avec l'âge.
 - Ce facteur était plus important pour les résidants des villes de un million de résidants et plus.

- 24 p. 100 ont mentionné que des douches, des casiers ou des vestiaires au travail, à l'école et ailleurs les encourageraient à utiliser davantage leur vélo.

Moyens pour encourager l'utilisation du vélo

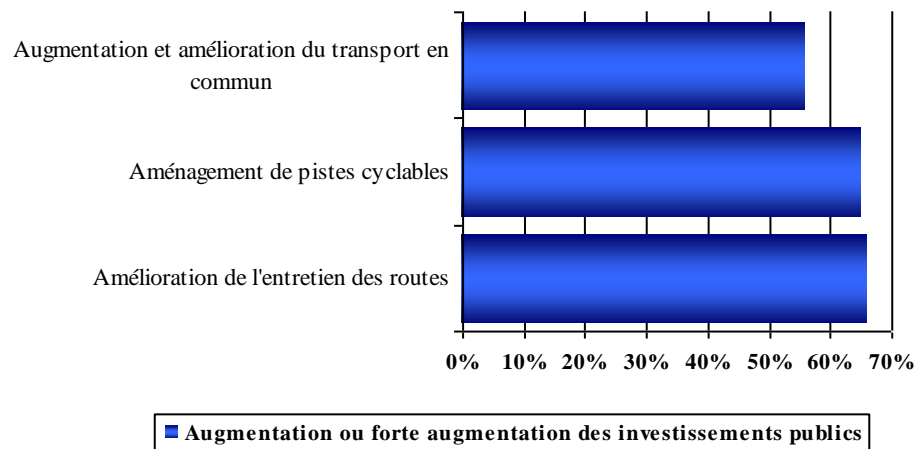


Appui envers l'intervention gouvernementale

Nous avons demandé aux Canadiens et Canadiennes dans quelle mesure ils souhaitaient que le gouvernement dépense pour encourager la marche et le vélo comme moyens de transport actif.

- 10 p. 100 des gens souhaitaient que les gouvernements dépensent beaucoup plus; 56 p. 100, dépensent plus; et 27 p. 100, dépensent autant pour l'aménagement de trottoirs de sentiers et de pistes cyclables pour aller d'un endroit à l'autre.
 - Les résidents de Montréal étaient proportionnellement plus nombreux que ceux de Vancouver à souhaiter une augmentation des dépenses.
- 15 p. 100 estimaient que les gouvernements devaient dépenser beaucoup plus; et 50 p. 100 pensaient que l'argent devrait servir à l'aménagement de pistes cyclables le long des routes.
- 16 p. 100 pensaient que les gouvernements devaient dépenser plus et 40 p. 100 pensaient que les fonds publics devaient servir à l'augmentation de la fréquence des services de transport en commun.

Soutien envers les investissements gouvernementaux dans le transport actif



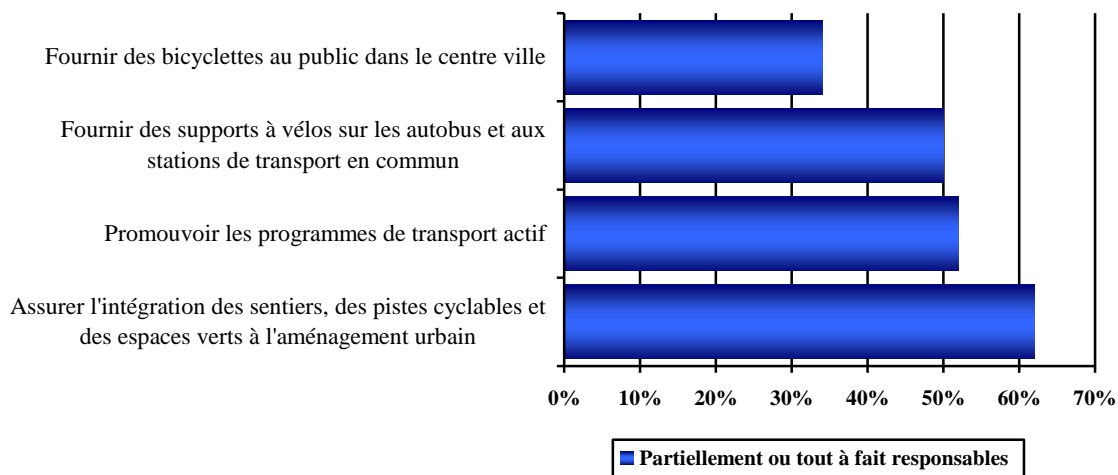
Nous avons demandé aux Canadiens et Canadiennes dans quelle mesure les gouvernements devraient être responsables des éléments suivants :

- Voir à ce que les collectivités intègrent des sentiers, des pistes cyclables et des espaces verts à leur aménagement urbain : 62 p. 100 convenaient que les gouvernements étaient quelque peu responsables; 27 p. 100 partiellement responsables et 35 p. 100 tout à fait responsables.
- Voir à ce que les services de transport en commun facilitent le transport actif en offrant des supports à vélos sur les autobus et des stationnements de vélos aux stations de transport en commun. La moitié des gens croyaient que les gouvernements avaient un rôle à jouer à cet égard : 23 p. 100 croyaient que les gouvernements en étaient quelque peu responsables et 27 p. 100 tout à fait responsables.
- Promouvoir les programmes de transport actif dont les programmes d'aménagement des voies ferrées en sentiers et d'aller-retour sécuritaire vers l'école ou encore le programme Défi transport : La moitié des gens (52 p. 100) pensaient que les gouvernements en étaient responsables dont

25 p. 100 qui croyaient que les gouvernements en étaient quelque peu responsables et 27 p. 100 tout à fait.

- Les femmes étaient plus nombreuses à penser que les gouvernements en étaient tout à fait responsables.
- Fournir des bicyclettes à peu de frais au centre-ville : Somme toute, 34 p. 100 des gens pensaient que les gouvernements avaient un rôle à jouer à cet égard; 14 p. 100 pensaient que les gouvernements en étaient quelque peu responsables et 20 p. 100, tout à fait.
- Les plus jeunes étaient proportionnellement plus nombreux que les plus vieux à penser que les gouvernements étaient responsables de cet aspect.
- Les gens dont les revenus annuels sont inférieurs à 20 000 \$ étaient proportionnellement plus nombreux que ceux dont les revenus sont supérieurs à 60 000 \$ à conférer cette responsabilité aux gouvernements.
- 84 p. 100 des gens étaient quelque peu d'accord ou tout à fait d'accord que les gouvernements consacrent plus d'argent à l'aménagement de sentiers ou de pistes cyclables dans leur collectivité pour rendre les rues plus sécuritaires pour les cyclistes, les piétons et les automobilistes. Ce pourcentage n'a pas changé depuis 1998.

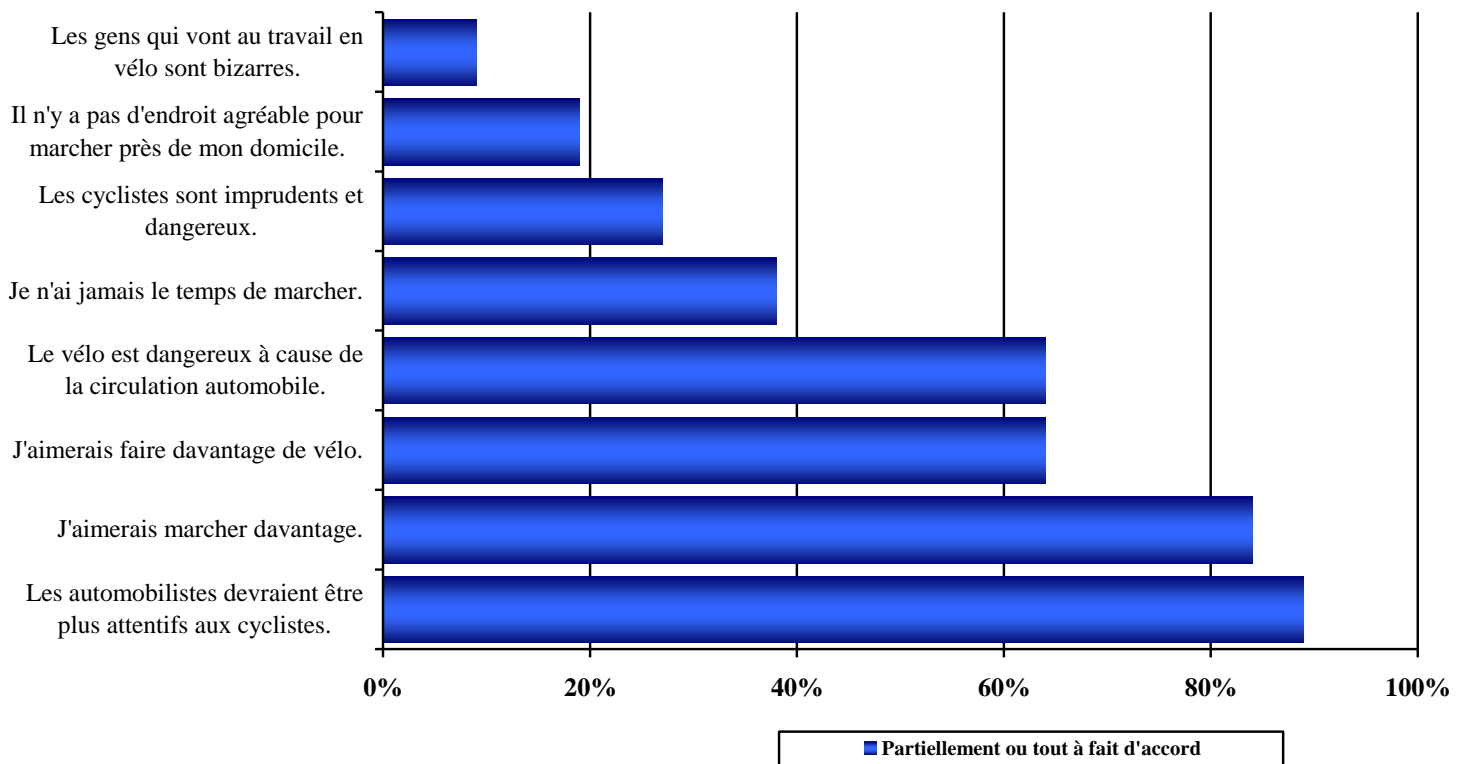
Responsabilité des gouvernements



Attitudes envers la marche et le vélo

- 49 p. 100 des gens étaient tout à fait d'accord à dire qu'ils aimeraient marcher davantage et 35 p. 100 étaient partiellement d'accord. Ces pourcentages n'ont pas changé depuis 1998.
 - Les femmes étaient proportionnellement plus nombreuses à être tout à fait d'accord avec cet énoncé.
- 16 p. 100 des gens étaient tout à fait d'accord et 22 p. 100 partiellement d'accord à dire qu'ils n'avaient pas le temps de marcher. Ces pourcentages n'ont pas changé depuis 1998.
- 33 p. 100 des adultes étaient tout à fait d'accord à dire qu'ils aimeraient faire plus de vélo et 31 p. 100 étaient partiellement d'accord. Ces pourcentages n'ont pas changé depuis 1998.
 - Les hommes étaient proportionnellement plus nombreux à être d'accord avec cet énoncé (nous n'avions pas constaté de différences entre les sexes en 1998).
 - Les résidents du Québec étaient proportionnellement plus nombreux que la moyenne canadienne à être d'accord avec cet énoncé.
 - Les résidents de Vancouver étaient proportionnellement beaucoup moins nombreux que les résidents de Montréal à être de cet avis.
- Les deux tiers des participants étaient partiellement d'accord à dire que le cyclisme était dangereux en raison de la circulation automobile.

Opinions sur le transport actif



- Les gens dont les revenus sont les plus élevés étaient proportionnellement moins nombreux que ceux dont les revenus sont les plus faibles à être de cet avis. Nous avons fait la même constatation en 1998.
- Les gens qui habitent des collectivités de moins de 10 000 résidents étaient proportionnellement moins nombreux à être de cet avis.
- Près du tiers des Canadiens et Canadiennes étaient d'accord que la *majorité des gens* pensent que ceux qui se rendent au travail en vélo sont « un peu bizarres » (10 p. 100 sont tout à fait d'accord et 20 p. 100 sont partiellement d'accord). Ce pourcentage est en hausse puisqu'en 1998, il était d'environ du quart.
 - Très peu de participants (9 p. 100) *étaient personnellement d'accord* (quelque peu ou tout à fait) à dire que les gens qui se rendent au travail en vélo sont bizarres. Ce pourcentage n'a pas changé depuis 1998.
- 27 p. 100 des gens étaient d'accord que les cyclistes de leur collectivité étaient imprudents et dangereux pour les piétons et les automobilistes (9 p. 100 étaient d'accord et 18 p. 100 tout à fait d'accord). Ce pourcentage n'a pas changé depuis 1998.
 - Les gens à la retraite étaient proportionnellement plus nombreux à être de cet avis.
- La majorité des Canadiens et Canadiennes étaient d'avis que les automobilistes devraient être plus attentifs aux cyclistes et plus accommodants (58 p. 100 tout à fait d'accord et 31 p. 100 partiellement d'accord). Ce pourcentage n'a pas changé depuis 1998.

Adoption potentielle de la marche et du vélo comme moyens de transport

- Seuls 18 p. 100 des gens allaient rarement ou jamais au travail en voiture contre 62 p. 100 qui l'utilisaient la majorité du temps.
- 86 p. 100 des Canadiens et Canadiennes de 18 ans et plus avaient l'usage habituel d'une voiture.
 - Plus le revenu familial augmentait, plus les gens utilisaient une voiture.
 - L'utilisation habituelle d'une voiture était moins fréquente chez les résidants des collectivités de plus de 100 000 personnes que ceux des plus petites collectivités.

Parmi les trajets que les gens seraient le plus disposés à faire en marchant (ou en vélo)⁴ :

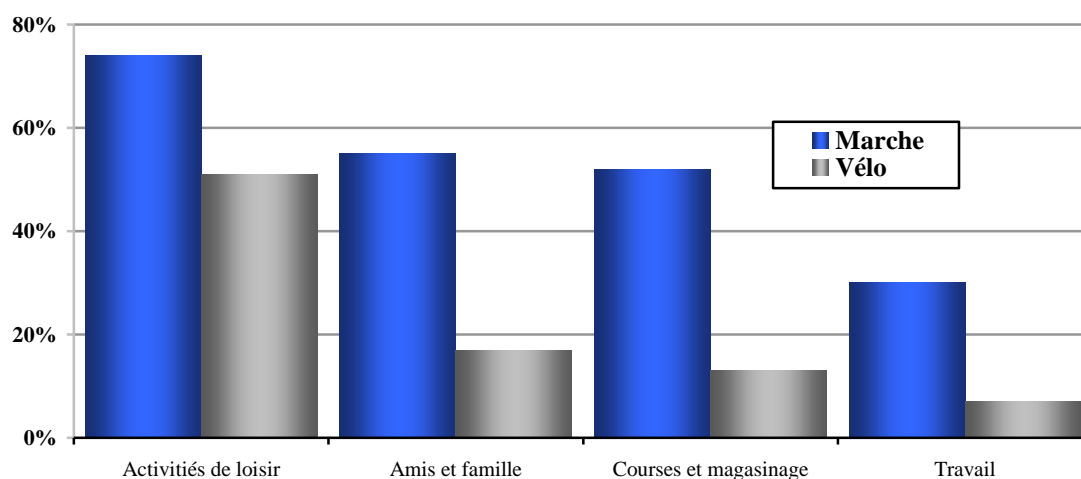
- Aller au travail (30 p. 100).
- Faire des courses (52 p. 100).
 - Les résidants des collectivités de plus de un million de personnes étaient proportionnellement plus nombreux que ceux des petites collectivités à être de cet avis.
- Visiter des amis ou des membres de la famille (55 p. 100)
 - Cette volonté diminuait avec l'âge.
 - Les gens dont les revenus familiaux annuels sont supérieurs à 60 000 \$ étaient proportionnellement moins nombreux que ceux dont les revenus sont inférieurs à 20 000 \$ à être de cet avis.
 - La volonté de marcher davantage augmentait en fonction de la diminution de la taille de la collectivité.
- Marcher comme activité de loisir (74 p. 100).
 - Les adultes les plus âgés étaient proportionnellement moins nombreux à être de cet avis.
- Aller à l'école (46 p. 100).

Nous avons demandé aux gens à quelle occasion ils seraient disposés à faire plus souvent du vélo.

- Faire du vélo comme loisir (51 p. 100).
- Visiter des amis ou de la famille (17 p. 100).
- Aller travailler (13 p. 100).
- Faire des courses (7 p. 100).

⁴ Les données ne peuvent être comparées à celles de 1998 pour des raisons de sous-échantillonnage.

Disposé à voyager activement plus souvent



Nous avons demandé aux gens quelles mesures ils seraient disposés à prendre pour réduire la pollution de l'air dans leur collectivité (quelque peu ou tout à fait disposés à le faire).

- Utiliser le transport en commun deux fois par semaine ou plus (47 p. 100 étaient disposés : 20 p. 100 tout à fait disposés et 27 p. 100 étaient quelque peu disposés). Précisons que 13 p. 100 ont affirmé qu'aucun transport en commun ne les desservait.
 - Les gens de 18 à 24 ans étaient proportionnellement plus nombreux à être disposés à le faire que ceux de 55 ans et plus;
 - Les gens dont les revenus annuels dépassent 60 000 \$ étaient proportionnellement moins nombreux à être disposés à le faire.
 - Si la volonté d'utiliser davantage le transport en commun diminue en fonction de la taille de la collectivité, on doit rappeler que ce service est moins souvent offert dans les collectivités de moins de 10 000 résidants.
- Marcher ou pédaler pour deux courts déplacements ou plus par semaine (70 p. 100 étaient disposés à le faire : 32 p. 100 l'étaient tout à fait et 38 p. 100 quelque peu).
 - Les gens de 18 à 24 ans étaient proportionnellement plus nombreux à être disposés à le faire que ceux de 55 ans et plus;
 - Les élèves étaient proportionnellement plus nombreux à être disposés à le faire.
- Faire du covoiturage au moins deux fois de plus par semaine (69 p. 100 étaient disposés à le faire : 38 p. 100 l'étaient tout à fait et 31 p. 100 quelque peu).
 - Les femmes étaient proportionnellement plus nombreuses à être de cet avis.
 - Les jeunes étaient proportionnellement plus nombreux à être de cet avis.
 - Les gens aux revenus familiaux annuels plus faibles étaient proportionnellement beaucoup plus nombreux que ceux aux revenus plus élevés à être disposés à le faire.

Les enfants et le transport actif

- 21 p. 100 des parents ont indiqué qu'ils habitaient à moins d'un kilomètre de l'école de leur enfant; 26 p. 100 à une distance de 1 à 3 km; 13 p. 100 à une distance de 3 à 5 km; et 39 p. 100, à plus de 5 km.
- En 2004, 88 p. 100 des enfants possédaient une bicyclette, sans égard aux revenus familiaux annuels. Comparativement à 1998, nous n'avons pas constaté de différence appréciable dans les déclarations des parents puisque ce taux était alors de 91 p. 100.
- Plus de la moitié des parents (54 p. 100) ont indiqué que leurs enfants ne prenaient pas l'autobus scolaire pour se rendre à l'école. La proportion d'enfants qui ne prennent jamais l'autobus diminue parallèlement à la diminution de la taille de la collectivité. Comparativement à 1998, nous n'avons pas constaté de différence appréciable dans le pourcentage d'enfants qui ne prenaient pas l'autobus ainsi que dans la relation avec la taille de la collectivité.

La marche

- La moitié des enfants ne se rendaient jamais à l'école à pied alors que 17 p. 100 le faisaient la plupart du temps et 6 p. 100 le faisaient toujours. Ce pourcentage n'a pas changé depuis 1998.
- Nous avons demandé aux parents pour quelle raison leurs enfants ne se rendaient pas à l'école à pied : 48 p. 100 ont répondu que l'école était trop loin. Ce pourcentage n'a pas changé depuis 1998.
- 40 p. 100 des gens ont affirmé que se rendre à l'école était très sécuritaire et 33 p. 100, assez sécuritaire. Ces pourcentages n'ont pas changé depuis 1998.
- La circulation demeure la principale préoccupation de sécurité pour ce qui est de marcher pour aller à l'école, comme c'était le cas en 1998.
- Dans 59 p. 100 des cas, l'amélioration de la sécurité routière *ne changerait pas* la tendance des enfants à se rendre à l'école à pied. Ce pourcentage n'a pas changé depuis 1998.
- Parmi les enfants qui prennent l'autobus scolaire, 78 p. 100 marchaient de la maison à l'arrêt d'autobus. La propension à utiliser le transport scolaire augmente en fonction de la taille de la collectivité. En 1998, seuls 68 p. 100 des enfants marchaient de la maison à l'arrêt d'autobus parce que l'autobus s'arrêtait devant leur maison. En 1998, nous n'avons pas constaté une augmentation de l'utilisation du transport scolaire en fonction de l'augmentation de la taille de la collectivité.

Le vélo

- En 2004, les trois quarts des enfants *ne prenaient jamais* leur vélo pour se rendre à l'école, soit une augmentation comparativement au taux de 1998 qui était de 64 p. 100.
- 33 p. 100 des parents ont affirmé que la principale raison pour ne pas prendre le vélo est que l'école est trop loin tandis que 20 p. 100 ont invoqué la question de la sécurité routière. Ces pourcentages n'ont pas changé depuis 1998.
- 27 p. 100 des gens ont affirmé que se rendre à l'école en vélo était très sécuritaire et 39 p. 100, assez sécuritaire. Ces pourcentages n'ont pas changé depuis 1998.

- La circulation demeurait la principale préoccupation de sécurité des parents (55 p. 100) pour ce qui est de se rendre à l'école en vélo. Ce pourcentage constitue une baisse nette comparativement à 1998 alors que ce taux était de 88 p. 100.
- Si le vélo devenait « très sécuritaire », cela *ne changerait guère* le pourcentage d'enfants qui se rendent à l'école en vélo puisque 63 p. 100 des parents qui sont préoccupés par la sécurité ne changeraient pas d'avis à ce sujet. Ceci constitue une augmentation comparativement à 1998 alors que 47 p. 100 des parents ont affirmé que même si le vélo était sécuritaire, leurs enfants ne l'utiliseraient pas davantage pour se rendre à l'école.

Le transport en commun

- Très peu d'enfants utilisaient le transport en commun pour se rendre à l'école (80 p. 100 des parents ont répondu jamais).
 - La propension des enfants à utiliser le transport en commun pour se rendre à l'école diminuait avec l'augmentation des revenus familiaux annuels.
- Le pourcentage d'enfants qui utilisaient le transport en commun n'avait pas changé depuis 1998; toutefois, le lien avec les revenus familiaux annuels était nouveau en 2004.

Autres moyens de se rendre à l'école

- 43 p. 100 des parents ont affirmé que leurs enfants ne prenaient jamais la voiture familiale pour se rendre à l'école; en 1998, ce pourcentage était de 30 p. 100. En 2004, 22 p. 100 des parents conduisaient leurs enfants à l'école la plupart des jours ou toujours tandis que le pourcentage des enfants qui se rendaient ainsi à l'école la plupart des jours n'était que de 13 p. 100 en 1998. Bien que cette augmentation de l'utilisation du véhicule familial ou d'un autre moyen de transport motorisé pour se rendre à l'école soit inquiétante, nous ignorons si c'est en raison de l'emplacement de l'école (quoique nous n'ayons pas constaté d'augmentation du pourcentage de parents qui affirmaient que l'école était trop loin), des convictions des parents, des contraintes de temps ou d'autres facteurs.

Déplacements vers l'école

